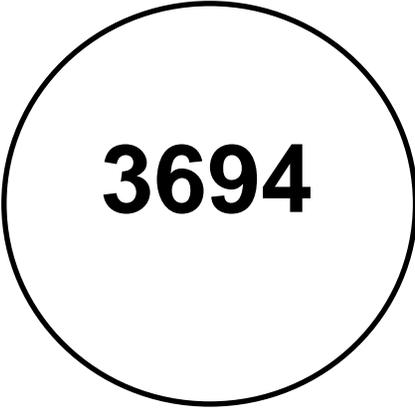


Documento

Conpes



3694

Consejo Nacional de Política Económica y Social
República de Colombia
Departamento Nacional de Planeación

**Lineamientos de Política y Estrategia Institucional para la
Implementación del Proyecto de Renovación Urbana del Centro
Administrativo Nacional - CAN**

**Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Ministerio de Transporte
Ministerio de Educación
Ministerio de Defensa
Departamento Nacional de Planeación: DDU, DIES**

Versión aprobada

Bogotá D.C., Marzo 28 de 2011

Resumen

El presente documento está dirigido a establecer los lineamientos de política y la estrategia institucional para la renovación urbana del sector del Centro Administrativo Nacional (CAN). Los lineamientos y la estrategia institucional responden a tres ejes problemáticos: i) limitaciones fiscales para el mantenimiento y modernización de los edificios y espacios públicos, ii) restricciones normativas y procedimientos prolongados para la aplicación de instrumentos de planeación y gestión del suelo, lo cual se constituye en obstáculo para la gestión y participación privada en la renovación del sector, y iii) carencia de liderazgo en la estructuración e implementación del proyecto, que asegure una visión urbanística integral y sostenible.

En respuesta a lo anterior, se define un plan de acción que permitirá promover mediante la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto, el mecanismo apropiado de asociación público privada (APP) para la modernización de la infraestructura pública del CAN, teniendo en cuenta los lineamientos del CONPES 3615 “*Iniciativa para la modernización y gestión de activos fijos públicos*” y el “*Manual de Procesos y Procedimientos para la Ejecución de Proyectos de Asociación Público Privada*” elaborado por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), que actualmente se encuentra en etapa de socialización; también tendrá en cuenta la participación activa de las entidades involucradas y la aplicación de los instrumentos de gestión y financiación establecidos en la Ley 338 de 1997 y en las bases del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2010 -2014: Prosperidad para Todos.

Palabras claves: renovación urbana, gestión del suelo, participación público privada

CONTENIDO

RESUMEN	2
I. INTRODUCCIÓN.....	4
II. ANTECEDENTES	5
Justificación	8
III. MARCO CONCEPTUAL.....	9
1) Renovación Urbana	9
2) Asociación Público Privada (APP)	10
IV. DIAGNÓSTICO	10
1) Problema Central	10
2) Ejes Problemáticos	12
V. OBJETIVOS	13
1) Objetivo General	13
2) Objetivos Específicos	13
VI. LINEAMIENTOS DE POLÍTICA PARA LA RENOVACIÓN URBANA DEL CAN	14
VII. PLAN DE ACCIÓN	15
Primera Etapa:	15
1) Esquema de coordinación	15
2) Estudios de estructuración técnica, legal y financiera para la renovación urbana del CAN	18
3) Acciones institucionales necesarias para desarrollar el proyecto del CAN	19
Segunda Etapa: Participación del sector privado en la financiación, operación y mantenimiento del CAN.	22
VIII. FINANCIACIÓN.....	22
IX. RECOMENDACIONES	23
X. BIBLIOGRAFIA	24
XI. ANEXOS	25
Anexo 1. Contexto Normativo	25
Anexo 2. Cronograma del Proyecto	26

I. INTRODUCCIÓN

Este documento presenta a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), los lineamientos de política y la estrategia institucional para la puesta en marcha del proyecto de Renovación Urbana del sector del Centro Administrativo Nacional (CAN), el cual se enmarca en la estrategia “Construir Ciudades Amables” de la Visión Colombia 2019 y en las bases del PND 2010-2014. En el capítulo de Vivienda y Ciudades Amables, el PND prevé la *“formulación de programas de renovación urbana con una efectiva articulación con los sistemas de movilidad y espacio público. En el caso de Bogotá, el MAVDT liderará un proyecto de renovación urbana integral para el CAN”*.

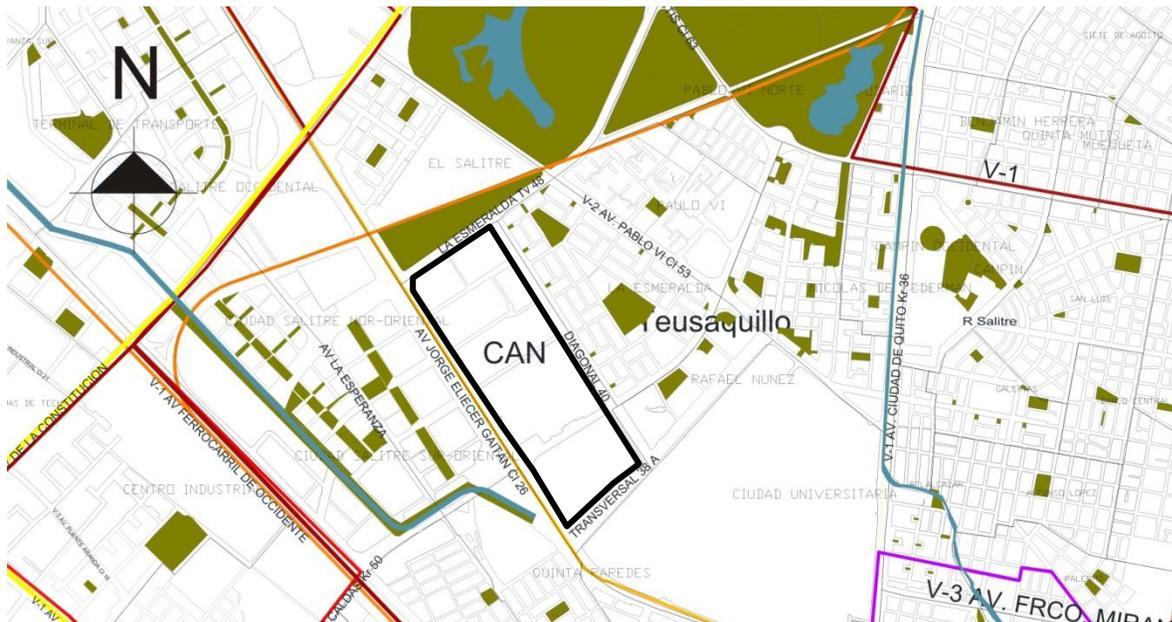
Conforme a lo anterior, los lineamientos de política que se plantean en el presente documento se orientan a la consolidación urbanística del CAN, y fijarán los objetivos y alcances de la participación del Gobierno Nacional y el sector privado para la ejecución de este proyecto.

El presente documento consta de nueve (9) secciones incluyendo la presente introducción. En la segunda sección, se enuncian las normas urbanísticas que han regido el desarrollo del CAN, la importancia estratégica de su ubicación en la ciudad y los antecedentes políticos. En la tercera sección se hace referencia a la Renovación Urbana y su importancia para producir mejoras sustanciales en las condiciones físicas, funcionales, sociales y ambientales de la ciudad; también hace referencia al esquema de Asociación Público Privada -APP y su potencial de aplicación para el financiamiento del Proyecto Piloto de Renovación Urbana en el sector del CAN. En la cuarta sección, se hace un diagnóstico sobre los principales conflictos urbanísticos y los problemas que han llevado al sector a una obsolescencia física y funcional. En la quinta sección, se presentan los objetivos generales y específicos que buscan resolver la situación actual. Posteriormente, en la sexta sección, se establecen lineamientos de política y la necesidad de implementar un esquema de APP para renovar física y funcionalmente el sector del CAN. En la séptima sección se define la estrategia institucional, los estudios previos para la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto y las acciones institucionales requeridas para alcanzar los objetivos propuestos. En la octava sección se hace referencia a los instrumentos financieros previstos para llevar a cabo el proyecto de renovación urbana, y finalmente, en la última sección se presentan las recomendaciones dirigidas a contribuir en la solución de la problemática propuesta.

II. ANTECEDENTES

El Centro Administrativo Oficial (CAO) que posteriormente se denominó Centro Administrativo Nacional (CAN) surge en 1954 durante el gobierno del General Rojas Pinilla como una iniciativa que pretendía agrupar y concentrar armónicamente toda la institucionalidad nacional (sede de la Presidencia de la República, edificios de los ministerios y demás instituciones del orden nacional). Esta iniciativa se concretó en la Resolución 3° de 1989, que reconoció el uso institucional para este Sector. Posteriormente, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá, Decreto 190 de 2004, consolida el uso institucional en el mismo a través de sus decretos reglamentarios. Como resultado de la construcción de la Avenida El Dorado, el globo de terreno quedó abarcando 760.192 m² de área neta urbanizable, según información del Plan de Regularización y Manejo (PRM)¹. Los límites se observan en el Plano No. 1.

Plano No. 1. Localización del Centro Administrativo Nacional (CAN)

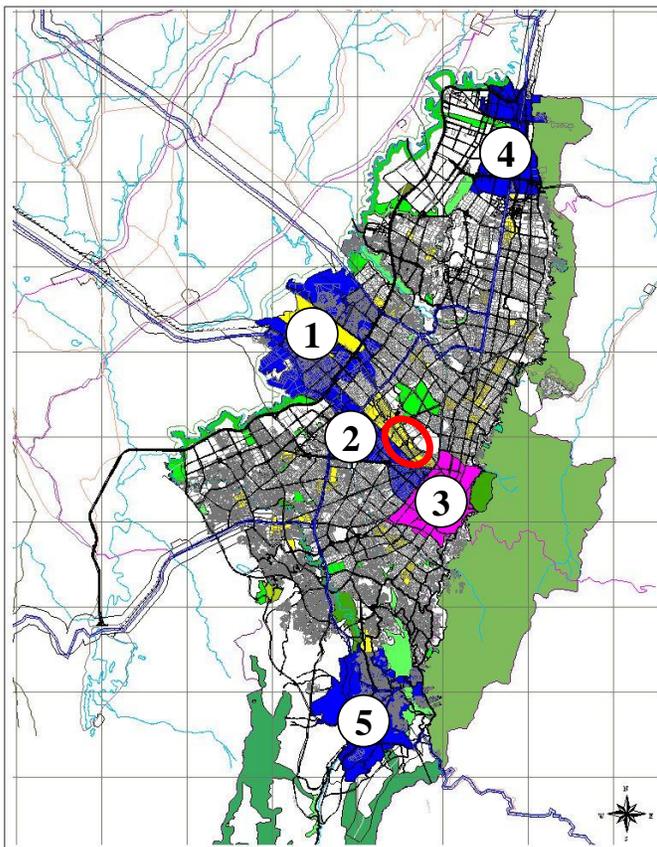


Fuente: DNP: DDU

¹ Documento “Diagnóstico y Propuesta General del PRM” elaborado por la Universidad Nacional de Colombia.

La ubicación del CAN es estratégica en la ciudad, puesto que se encuentra en un punto intermedio entre el oriente y occidente de la ciudad, articulando tres piezas urbanas importantes: i) el Aeropuerto El Dorado, considerado el más grande e importante puerto aéreo del país; ii) la zona del Salitre, ubicada en la Operación Estratégica Anillo de Innovación, que ha sido en los últimos años uno de los sectores urbanos con mayor inversión inmobiliaria, transformación urbanística y ubicación de nuevas empresas y; iii) el Centro Histórico e Internacional de la ciudad, que agrupa elementos de importancia histórica, cultural, educativa, patrimonial y empresarial, y donde actualmente se localiza el Palacio de Nariño, el Congreso de la República y otras instituciones del Gobierno Nacional (ver Plano No. 2).

Plano No. 2. Localización del CAN en el marco de las Operaciones Estratégicas del POT de Bogotá



- 1) Operación Fontibón – Aeropuerto El Dorado – Engativá
 - 2) Operación Anillo de Innovación
 - 3) Operación Centro
 - 4) Operación Eje de Integración Norte
 - 5) Operación Nuevo Usme
-  CAN

Fuente: POT Bogotá D.C.

En diciembre de 2006, la iniciativa de renovación del CAN fue presentada en el Consejo de Ministros. En este se planteó la participación de la Nación, tanto en la cofinanciación del proyecto como con apoyo técnico para su estructuración y gestión, y se recomendó generar estándares para mantener la unidad en el conjunto de las edificaciones que forman parte del mismo. Se propuso además retomar la idea de una gran pieza representativa del Gobierno Nacional, con alameda y plaza central, dotada de estacionamientos y servicios complementarios. Como resultado de lo anterior se celebró un convenio

interinstitucional entre las 21 entidades participantes en el proyecto², a través del cual y mediante el liderazgo del Ministerio de Educación Nacional (MEN), el Ministerio de Defensa Nacional (MDN) y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), se contrató a la Universidad Nacional de Colombia para la formulación de un PRM³ exigido por la Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá (SDP). Según los estudios realizados, el sector del CAN tiene actualmente un índice de ocupación de 0,26 que corresponde a un área construida en primer piso de 127.832 m² y un índice de construcción de 0,8 con un área construida total de 394.086 m².

La propuesta urbanística para el CAN y el proyecto de PRM se concertó con las entidades involucradas entre 2007 y 2009⁴. Como aspectos relevantes de la concertación se pueden destacar: el mejoramiento de condiciones de seguridad para todo el conjunto, teniendo en cuenta la localización de entidades como el Ministerio de Defensa; la generación de un sistema adecuado de espacio público y movilidad; la solución al problema de estacionamientos para visitantes; y la necesidad de reforzamiento estructural o reubicación de algunos edificios localizados en el mismo. Los productos alcanzados en la formulación del PRM, se constituyen en insumo importante para la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto.

² Las entidades participantes en el proyecto son: Hospital Universitario - Universidad Nacional de Colombia, Policía Nacional y Hospital Central, Clínica del Niño, ISS (Edif. Abandonado), Ministerio de Educación, Ministerio de Minas y Energía, DANE, INCODER, INVIAS, Ministerio de Transporte, INDUMIL, Ministerio de Defensa Nacional, Superintendencia de Sociedades, Registraduría Nacional del Estado Civil, DIMAR, ESAP, Ministerio de Protección Social, Policía Nacional, Superintendencia de Industria y Comercio, Instituto Nacional de Salud, ICBF - Hogar Infantil.

³ El Artículo 430, del Decreto 190 de 2004, sobre Planes de Regularización y Manejo establece que *“Los usos dotacionales metropolitanos, urbanos y zonales existentes a la fecha de entrada en vigencia del presente Plan que no cuentan con licencia o cuya licencia solo cubra parte de sus edificaciones, por iniciativa propia, o en cumplimiento de una orden impartida por la Administración Distrital, deberán someterse a un proceso de Regularización y Manejo aprobado por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital. La expedición de la resolución mediante la cual se apruebe y adopte el plan de regularización y manejo será condición previa y necesaria para que proceda la solicitud de reconocimiento o de reconocimiento ante los curadores urbanos.*

El plan de regularización y manejo establecerá las acciones necesarias para mitigar los impactos urbanísticos negativos, así como las soluciones viales y de tráfico, generación de espacio público, requerimiento y solución de estacionamientos y de los servicios de apoyo necesarios para su adecuado funcionamiento”. Estas acciones se integran en acciones de espacio público, manejo vehicular, mantenimiento, relaciones con la comunidad, usos complementarios e infraestructura pública”.

⁴ En Diciembre de 2007 la Universidad Nacional de Colombia radicó en la SDP la propuesta de PRM para el CAN con los ajustes solicitados por el Ministerio de Defensa.

Justificación

El Documento CONPES 3583 de 2009 “*Lineamientos de Política y Consolidación de los Instrumentos para la Habilitación de Suelo y Generación de Oferta de Vivienda*” le recomendó al MAVDT y al DNP la identificación y apoyo de proyectos de renovación y redensificación urbana, a través de los cuales se promoviera la implementación de esquemas de APP, en ciudades como Bogotá, Medellín, Barranquilla y Manizales, y la aplicación de nuevos instrumentos de financiación sobre la base del Impuesto Predial.

Adicionalmente, el Documento CONPES 3615 de 2009 “*Iniciativa para la Modernización y Gestión de Activos Fijos Públicos*”, evidenció que la infraestructura de las entidades públicas no responde a las necesidades operacionales y estratégicas de las mismas, afectando la calidad de los servicios que prestan, entre otras por las restricciones fiscales del Gobierno Nacional para la modernización de los activos fijos que se requieren para realizar una eficiente gestión pública, la falta de proyección estratégica en materia de desarrollo de infraestructura y el bajo nivel de integración al mercado inmobiliario de los activos fijos de las entidades públicas.

De otra parte, las bases del PND 2010-2014 en el capítulo de Vivienda y Ciudades Amables, prevé la “*formulación de programas de Renovación Urbana con una efectiva articulación con los sistemas de movilidad y espacio público. **En el caso de Bogotá, el MAVDT liderará un proyecto de renovación urbana integral para el Centro Administrativo Nacional –CAN**”*. Con esta apuesta, el Gobierno Nacional en cabeza del MAVDT busca consolidar la zona del CAN, mediante un proyecto que vincule al sector privado, para su formulación, ejecución, operación y mantenimiento.

Por último, las inversiones realizadas en la modernización del Aeropuerto Internacional El Dorado y en la construcción de la tercera fase de TransMilenio sobre la calle 26, son aspectos que le imprimirán al sector del CAN una mayor dinámica derivada de una mejor conectividad con su entorno urbano regional e internacional.

III. MARCO CONCEPTUAL

1) Renovación Urbana

En Colombia el concepto de renovación urbana cuenta con más de veinte años de aplicación en políticas y normas, del orden nacional y local. Durante la década de los 80, se adoptó la figura de los **planes de renovación urbana**, que involucraron acciones de mejoramiento, preservación y redesarrollo, a través de la gestión de Empresas de Desarrollo Urbano (EDU), Corporaciones de Ahorro y Vivienda y el fortalecimiento del Fondo Financiero de Desarrollo Urbano (FFDU) del Banco Central Hipotecario (BCH). Desde entonces, se planteó la necesidad de “*regresar al interior de las ciudades y neutralizar las consecuencias de la expansión urbana*” (BCH, 1986).

A finales de esta década, la Ley 9 de 1989, de la Reforma Urbana, define los **planes de renovación urbana** (Art. 39) como “*aquéllos dirigidos a introducir modificaciones sustanciales al uso de la tierra y de las construcciones, para detener los procesos de deterioro físico y ambiental de los centros urbanos, a fin de lograr, entre otros, el mejoramiento del nivel de vida de los moradores de las áreas de renovación, el aprovechamiento intensivo de la infraestructura establecida de servicios, la densificación racional de áreas para vivienda y servicios, la descongestión del tráfico urbano o la conveniente rehabilitación de los bienes históricos y culturales, todo con miras a una utilización más eficiente de los inmuebles urbanos y con mayor beneficio para la comunidad*”.

La renovación urbana, además de ser una respuesta a los procesos de obsolescencia física y funcional de algunos sectores urbanos, se constituye en un mecanismo que permite contrarrestar la obsolescencia económica que se “*produce cuando ya no es rentable mantener los usos originales en un edificio por cuanto el terreno que ocupa, por su localización, ha aumentado de valor y se han incrementado las presiones para demolerlo y poner el terreno a su mejor y más provechoso uso. La obsolescencia económica está muy determinada por la evolución espacial de la aglomeración urbana y los atributos que ganan los lugares centrales como resultado de la expansión de la mancha urbanizada*” (Rojas, E. 2004).

2) Asociación Público Privada (APP)

Las APP según el Documento Conpes 3615 *“Iniciativa para la Modernización y Gestión de Activos Fijos Públicos”*, están definidas como *“una tipología general de relación público privada materializada en un contrato entre una organización pública y una compañía privada para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados en un contexto de largo plazo, financiados indistintamente a través de pagos diferidos en el tiempo por parte del Estado, de los usuarios o una combinación de ambas fuentes. Dicha asociación se traduce en retención y transferencia de riesgos, en derechos y obligaciones para las partes, en mecanismos de pago relacionados con la disponibilidad y el nivel del servicio de la infraestructura y/o servicio, incentivos y deducciones, y en general, en el establecimiento de una regulación integral de los estándares de calidad de los servicios contratados e indicadores claves de cumplimiento”*.

A nivel internacional, una de las experiencias más destacadas en el desarrollo de infraestructura bajo esquemas APP es la del gobierno británico, que ha impulsado el desarrollo de casi 900 proyectos con un valor acumulado de inversión de más US\$ 120 mil millones a través de los denominados *“Public-Private Partnerships”* (PPP), involucrando al sector privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura y servicios de largo plazo en diversas áreas, tales como salud, educación, comunicaciones, edificaciones públicas, defensa, etc.⁵. Otras experiencias, como los centros administrativos de Brasilia y Washington D.C., han garantizado una gestión público-privada unificada y exitosa de sus complejos institucionales, en aspectos urbanísticos, constructivos, paisajísticos y de seguridad.

IV. DIAGNÓSTICO

1) Problema Central

“Obsolescencia física y funcional del sector urbano del Centro Administrativo Nacional – CAN en la ciudad de Bogotá”.

El proceso de desarrollo urbano de la ciudad de Bogotá, ha estado definido entre otros, por la obsolescencia física y funcional⁶ que se da por el cambio en los usos del suelo de las zonas tradicionales y

⁵ Ver Justificación del Documento Conpes 3615 de 2009 *“Iniciativa para la Modernización y Gestión de Activos Fijos Públicos”*.

⁶ La obsolescencia física se refiere al deterioro de la estructura, las instalaciones o las terminaciones de los edificios, hasta el punto en que éstos ya no tienen la capacidad de acoger las funciones para las cuales están destinados. La obsolescencia funcional de los edificios y los espacios públicos se produce cuando estas estructuras se tornan inadecuadas para cumplir las funciones para las que fueron diseñados originalmente (Rojas, E. 2004).

el desplazamiento de las actividades urbanas a otras partes de la ciudad, que configuran nuevas centralidades urbanas con mayor dinamismo y vitalidad a las anteriormente constituidas. Asimismo, por la renovación urbana predio a predio resultante de la normativa generada por los Acuerdos N° 7 de 1979 y N° 6 de 1990, que fue aprovechada y liderada por el mercado inmobiliario en las zonas subcentrales de la ciudad, con efectos negativos y perjudiciales en la movilidad y la disponibilidad de espacio público.

La obsolescencia física y funcional del sector del CAN está representada en un conjunto de edificaciones que albergan diferentes instituciones del Gobierno Nacional, algunas con más de treinta años de construcción, que no cumplen a cabalidad con las normas de sismo resistencia, provisión de estacionamientos, equipamientos, servicios complementarios y de espacio público, sumado a dificultades administrativas que permitan una apropiada operación y mantenimiento. Asimismo, no existe un estudio que determine las condiciones físicas de cada uno de los inmuebles, ni tampoco una evaluación jurídica que determine la situación legal de cada uno de los predios. Sin embargo, es evidente que existe un conjunto de predios fiscales sin edificar, otros sin ocupar⁷, y otros en estados avanzados de deterioro⁸ que no aportan a una imagen consolidada y segura del sector. De otra parte, se han realizado mejoras necesarias para garantizar la seguridad y estabilidad de varios de estos edificios. Por ello, se requiere evaluar dichas mejoras en la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto.

De otra parte, el CAN cuenta con un sistema de vías y espacios públicos planificados desde la concepción inicial del proyecto, los cuales en su gran mayoría han sido destinados para suplir el déficit de área para estacionamientos, públicos o privados, o como control de seguridad y aislamiento de algunas instituciones. Lo anterior, ocasiona problemas de accesibilidad, continuidad, congestión y, movilidad vehicular y peatonal al interior del sector; falta de espacios abiertos y zonas verdes para el esparcimiento de las personas que trabajan o se acercan al sector; falta de espacios para servicios complementarios al uso institucional predominante y de equipamientos.

⁷ El estudio elaborado por la Universidad Nacional establece la importancia de recuperar los edificios abandonados del Ministerio de Protección Social e Instituto de Seguros Sociales.

⁸ El trabajo elaborado por la Universidad Nacional también establece que es importante realizar estudios estructurales a los edificios existentes con el propósito de identificar las acciones que se requieren para garantizar el buen funcionamiento de los mismos. En términos estructurales la situación no es homogénea para todos los edificios de manera que hay casos de reforzamientos exitosos como el del Ministerio de Educación, hay otros como el de la Clínica de Cajanal hoy Clínica Universitaria en proyecto, en donde una parte se reforzará y otra se demolerá y se volverá a construir, y hay otros casos como el Ministerio de Defensa e INVIAS en donde el costo estimado de reforzamiento es igual al costo del edificio actual, y este hecho hace dudar si no sea mejor reemplazar el edificio por uno nuevo.

Ahora bien, el POT de Bogotá no contempla cambios importantes en la estructura urbana del CAN, ni tampoco considera el conjunto urbano como un área de oportunidad para promover una operación de cambio sustancial, se limita a su consolidación urbanística. Por tanto, es conveniente diseñar el proyecto integral que permita entender una nueva pieza central de imagen nacional e internacional.

Los conflictos urbanísticos que se evidencian en el sector son:

- a. Desaprovechamiento normativo de un área en posición central: muy bajo índice de ocupación y construcción.
- b. No consolidación de una centralidad institucional básica. Dispersión de las entidades del orden nacional, que podrían aglutinarse allí, mejorando el servicio al ciudadano.
- c. Falta de imagen urbana contundente. Edificios dispersos y segregados de la estructura de la ciudad, incomunicados y rodeados de rejas.
- d. Pérdida de los valores simbólicos y de calidad y dimensión de los espacios públicos.
- e. Falta de servicios complementarios de carácter comercial y de servicios en general, lo que obliga a los ciudadanos a acometer grandes recorridos hacia zonas residenciales del entorno.
- f. Déficit de parqueaderos para funcionarios y visitantes.
- g. Imposibilidad de producir cambios urbanísticos necesarios, por la aplicación de una norma que solo considera la consolidación de lo existente y no la posibilidad futura de reordenar el sector.

Debido a lo anterior, el desarrollo incipiente y fragmentado de este sector ha generado impactos negativos en su entorno, principalmente sobre el Barrio La Esmeralda, el cual cambió su carácter eminentemente residencial por el de servicios (bancos, locales comerciales, oficinas, restaurantes, cafeterías, papelerías, etc.), con una alta ocupación del espacio público, congestión vehicular y contaminación auditiva y visual.

2) Ejes Problemáticos

Como ejes problemáticos se pueden señalar los siguientes:

- a. Limitada destinación de recursos económicos para la operación, mantenimiento y modernización de la infraestructura y los edificios.

- b. Restricciones normativas y procedimientos prolongados para la aplicación de instrumentos de planeación y gestión del suelo, lo cual se constituye en obstáculo para la gestión y participación privada en la renovación del sector.
- c. Falta de una figura administrativa que gestione la estructuración e implementación del proyecto, y que asegure una visión urbanística y financiera, integral y sostenible.

V. OBJETIVOS

1) Objetivo General

“Renovar física y funcionalmente el sector del Centro Administrativo Nacional (CAN) mediante esquemas de Asociación Público-Privada”.

Para ello, el presente documento define la estrategia institucional y el plan de acción que permitirá articular esfuerzos entre la Nación, el Distrito Capital y el sector privado. Además, define los principales componentes que se deberán tener en cuenta para la intervención integral del sector.

2) Objetivos Específicos

- a. Agrupar y concentrar armónicamente algunas instituciones públicas nacionales en el sector del CAN.
- b. Mejorar la infraestructura para la prestación de servicios institucionales y complementarios a funcionarios y visitantes.
- c. Promover una visión urbanística integral y sostenible del CAN.
- d. Buscar un instrumento ágil y flexible acorde con el potencial urbanístico del CAN que permita un aprovechamiento más eficiente del suelo y una articulación institucional adecuada.
- e. Estructurar un mecanismo que promueva la participación privada mediante un esquema de APP para la modernización del CAN. Optimizar las necesidades de capital de las instituciones involucradas en la modernización del CAN mediante esquemas de APP que permita una adecuada asignación de riesgos.

VI. LINEAMIENTOS DE POLÍTICA PARA LA RENOVACIÓN URBANA DEL CAN

Con el objeto de *Renovar física y funcionalmente el Sector del Centro Administrativo Nacional (CAN) mediante esquemas de Asociación Público-Privadas* se plantean los siguientes lineamientos de política:

- a) **Se consolidará un nuevo centro urbano integral que se convierta en imagen y símbolo del país, mejorando su articulación funcional con el entorno**, a partir de la organización óptima de las edificaciones existentes y la disposición de nuevos espacios que garanticen la ubicación de las entidades nacionales con sedes actualmente dispersas en la ciudad; con actividades complementarias de comercio, oficinas y servicios en las dimensiones adecuadas al papel de la pieza en el Distrito Capital y como respuesta a la demanda de funcionarios y visitantes y con altos estándares de espacios públicos de libre acceso adecuadamente conectados por un sistema de circulación peatonal amplio y continuo, que se conecta a su vez, con los tejidos urbanos contiguos para garantizar la funcionalidad y articulación espacial y paisajística del conjunto.
- b) **Se realizarán actuaciones en el espacio público que optimicen los espacios actuales y respondan a diseños incluyentes, funcionales, sostenibles y seguros**. Paralelamente, buscará la conectividad y continuidad de los elementos constitutivos del espacio público, tanto al interior del CAN como hacia su exterior.
- c) **Se optimizarán los aprovechamientos urbanísticos respetando las áreas de cesión para espacio público, buscando una visión urbanística integral del Sector**. La zona deberá optimizar y diversificar los usos del suelo, propiciando la ubicación de servicios complementarios de escala zonal o metropolitana, que permitan mitigar los impactos negativos en su entorno.
- d) **El planteamiento urbanístico que se defina para el CAN deberá considerar las condiciones especiales de seguridad que requiere el conjunto de instituciones del orden nacional que están ubicadas en este sector**. El Ministerio de Defensa aportará insumos técnicos para la seguridad del sector del CAN, y se revisará la metodología CPTED⁹ en el diseño de los espacios públicos y en la implantación de las nuevas edificaciones.

⁹ En sus siglas en inglés significa Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED), que traduce “Prevención de la Delincuencia a Través de Diseños Medioambientales”. Esta metodología ha sido aplicada principalmente en Canadá y en Chile.

- e) **El Proyecto del CAN deberá tener en cuenta las medidas para responder a los problemas que puedan derivar del incremento del tráfico en la zona y la dotación de parqueaderos suficientes para funcionarios y visitantes**, acogiendo las disposiciones que para tal efecto se establecen en los Planes Maestros de Movilidad y de Espacio Público del Distrito Capital. Los nuevos edificios y aquellos que requieran ampliarse o modificarse deberán contemplar en sus diseños, la cuota de cupos de parqueadero requeridos para albergar a funcionarios y visitantes.
- f) **Implementar las directrices de renovación urbana del Documento CONPES 3583 de 2009.** El MAVDT y el DNP examinarán la aplicación de acciones como: a) *promoción de la participación del sector privado en proyectos de renovación urbana a través de la creación de incentivos*; b) *implementación de la figura de patrimonios autónomos y fiducia mercantil para proyectos de renovación urbana y*; c) *reglamentar la participación y concurrencia de terceros en los procesos de expropiación, como instrumento para impulsar los procesos de renovación (...)*.
- g) **El Proyecto del CAN deberá tener en cuenta el “Manual de Procesos y Procedimientos para la Ejecución de Proyectos de Asociación Público-Privada (APP) y sus respectivas notas técnicas que preparan actualmente el DNP y MHCP, en desarrollo del Documento CONPES 3615 de 2009.** Para guiar a las entidades públicas en la implementación exitosa de proyectos para el desarrollo y/o modernización y operación de la infraestructura a su cargo a través de esquemas APP, el Gobierno, a través del DNP y del MHCP, continuará trabajando en el desarrollo de procesos y procedimientos, que bajo lineamientos de estándares preestablecidos y guías técnicas, orienten a las entidades públicas en la evaluación, preparación y seguimiento de sus proyectos bajo estos esquemas y faciliten el cumplimiento de los objetivos propuestos.

VII. PLAN DE ACCIÓN

Primera Etapa:

Esta etapa se desarrollará entre los años 2011 y 2012 y consta de la estrategia institucional, los estudios para la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto, y las acciones institucionales necesarias para el proyecto de renovación urbana del CAN (En el anexo 2 se puede apreciar el cronograma de esta Primera Etapa).

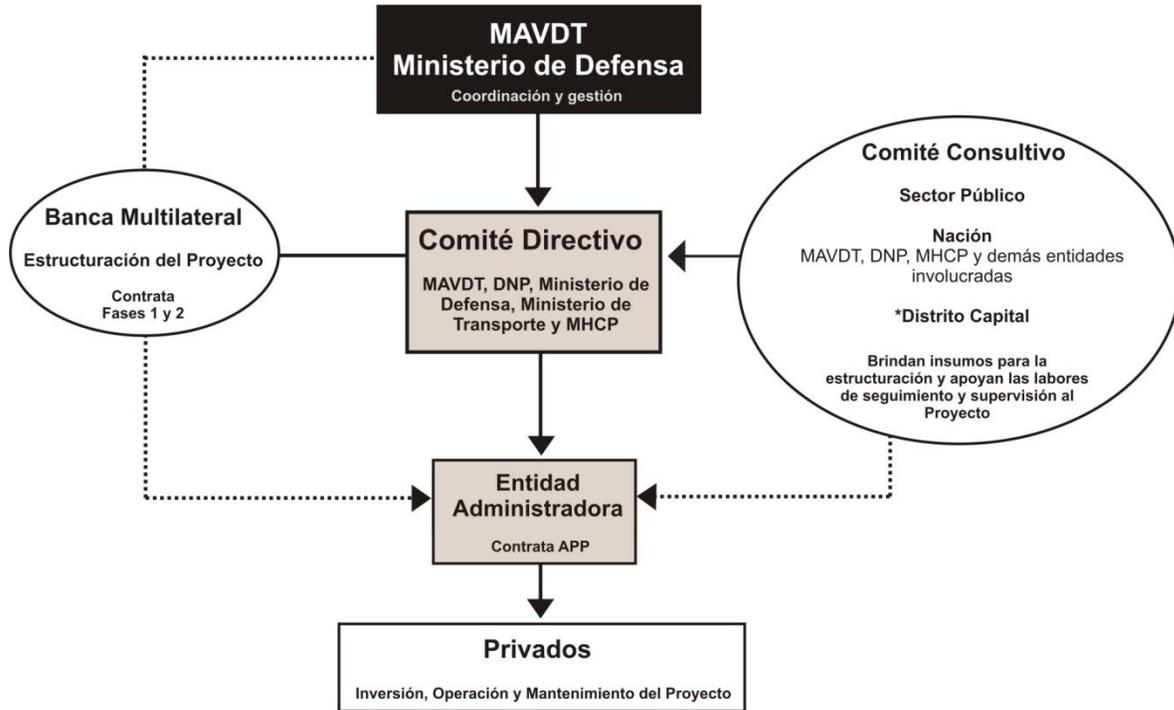
1) Esquema de coordinación

1.1. Implementación de un esquema de coordinación para el desarrollo del CAN

A través del presente Documento se define un esquema de coordinación institucional, el cual tiene en cuenta la implementación de diferentes instancias encargadas de la estructuración, validación, administración y ejecución del proyecto:

- i) El **MAVDT y el Ministerio de Defensa Nacional** liderarán, coordinarán, gestionarán y brindarán apoyo técnico para la formulación e implementación del proyecto del CAN.
- ii) El **Comité Directivo** se conformará a través de un contrato o convenio interadministrativo, será una instancia de decisión y estará integrado por las siguientes entidades, las cuales además aportarán insumos técnicos en temas relacionados con el proyecto (urbanísticos y arquitectónicos, transporte, seguridad y financieros): MAVDT, DNP, Ministerio de Transporte, Ministerio de Defensa y MHCP. Igualmente, el Comité Directivo mediante Convenio o Contrato, designará a la Entidad Administradora del Proyecto, la cual podrá ser pública, privada o mixta, según lo determinen los estudios.
- iii) La **Banca Multilateral** ofrecerá cooperación técnica para contratar los estudios en dos fases: la primera fase corresponde a la elaboración de los términos de referencia, el cronograma y el Plan de Trabajo y, la segunda fase corresponde al desarrollo de los estudios técnicos, legales y financieros. Dichos estudios se describen en el punto 2) de esta sección.
- iv) El **Comité Consultivo**, estará integrado por el Sector Público del orden Nacional y Distrital. Del sector público harán parte todas las entidades involucradas en el proyecto, las cuáles entregarán insumos para la estructuración técnica, legal y financiera. También podrán hacer parte de este Comité, El Distrito Capital a través de las entidades competentes, quienes brindarán apoyo en la articulación y desarrollo del proyecto del CAN con la estrategia de ordenamiento territorial de la ciudad de Bogotá. Este Comité podrá apoyar labores de seguimiento y supervisión al Proyecto.

Esquema de coordinación para la Renovación Urbana del CAN



*Entre las entidades del Distrito Capital que participarán en el proyecto están: la Secretaría Distrital de Planeación (SDP), la Secretaría Distrital del Hábitat (SDH), la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), la Empresa de Renovación Urbana (ERU) y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

Nota: Se podrán hacer presentaciones de carácter informativo al Sector Privado (Gremios empresariales y de la construcción, empresarios y agencias de atracción de inversión), con el fin de recibir retroalimentación en beneficio del proyecto.

Fuente: MAVDT – DNP

- v) La **Entidad Administradora** del proyecto deberá ser un organismo público, privado o mixto con experiencia en la preparación, evaluación, financiación, estructuración, promoción y ejecución de proyectos. De tal manera, la Entidad Administradora que se designe, se encargará en compañía del MAVDT, de revisar y validar el modelo de negocios y la estructuración financiera. Posteriormente, contratará con el sector privado (mediante el esquema de APP definido para el proyecto) los servicios de construcción, operación y mantenimiento del sector del CAN.
- vi) El **DNP, MHCP, Ministerio de Defensa y Ministerio de Transporte** brindarán apoyo y concepto técnico a los estudios contratados por la Banca Multilateral, en materia legal,

urbanística, de financiación, en esquemas de APP y en materia de seguridad y de movilidad.

- vii) El **Sector Privado** aportará recursos económicos y su experiencia en el negocio de construcción, operación y mantenimiento del Proyecto. La vinculación del sector privado permitirá entre otros, mantener un elevado ritmo de desarrollo de infraestructura sin impactar la deuda pública en el corto plazo; ahorrar recursos públicos en un horizonte de largo plazo vía una eficiente transferencia de riesgos; obtener financiamiento alternativo para la construcción, modernización, operación y mantenimiento de la infraestructura del CAN, así como de la prestación de servicios complementarios y alcanzar una mayor dinámica en los procesos de innovación tanto en la construcción, como en la operación y mantenimiento de la infraestructura y sus servicios relacionados, generando bienestar económico y social a la población del CAN a través de una mejor y más amplia dotación de infraestructura pública y sus servicios asociados.

(Esta actividad deberá estar culminada a 30 de septiembre de 2011)

2) Estudios de estructuración técnica, legal y financiera para la renovación urbana del CAN

EL MAVDT y el Ministerio de Defensa Nacional elaborarán los estudios con recursos y apoyo de la cooperación técnica de la Banca Multilateral¹⁰ orientada a:

2.1. Fase 1: i) recopilar, evaluar y actualizar la información disponible y elaborar un diagnóstico de los estudios complementarios que se requieren para la estructuración y ejecución del proyecto, con el fin de dimensionar su alcance y asegurar la adecuada valoración de los riesgos asociados, ii) establecer los requerimientos, objetivos y limitaciones a los espacios físicos, de seguridad y financieros de las entidades públicas involucradas en el proyecto, iii) proponer actividades complementarias que puedan ser desarrolladas por el sector privado y que contribuyan al esquema de financiación del proyecto, iv) generar un plan de trabajo y recomendaciones administrativas y de gestión para el Proyecto, incluyendo una propuesta de coordinación requerida para la puesta en marcha del mismo y una metodología de trabajo que permita realizar la evaluación socio-económica del Proyecto. (Esta actividad deberá estar culminada a 31 de junio de 2011).

¹⁰ El MAVDT viene gestionando una cooperación técnica para financiar estos estudios, por un monto aproximado de USD \$1 millón

2.2. Fase 2 (estudios específicos): la estructuración del Proyecto de Inversión bajo el esquema de APP, deberá contener como mínimo los estudios¹¹ que permitirán establecer entre otros la viabilidad técnica, económica, financiera y legal de los proyectos; estimar adecuadamente su potencial demanda; evaluar los beneficios socio-económicos esperados; establecer posibles contingencias y planes de acción en materia ambiental y predial; todo acorde con el Manual de Procesos y Procedimientos para la ejecución de Proyectos de Asociación Público-Privada que se encuentra trabajando el DNP y el MHCP. Los resultados de estos estudios podrán ser presentados y socializados al sector privado, con el objeto de recibir retroalimentación y ajustar los estudios para el desarrollo del proyecto. (Esta actividad deberá estar culminada a 31 de diciembre de 2012).

Nota: El Estructurador acompañará a la Entidad Administradora y al Gobierno Nacional hasta la adjudicación del primer contrato de APP.

3) Acciones institucionales necesarias para desarrollar el proyecto del CAN

Para darle curso al proyecto de renovación urbana del CAN, se deberán implementar las siguientes acciones institucionales:

3.1. Definición del instrumento de planeación y gestión que permitirá darle viabilidad al proyecto

Se deberá definir el instrumento de planeación idóneo que permitirá darle viabilidad urbanística y financiera al Proyecto del CAN. Para ello, se requiere contar con un instrumento ágil y flexible que garantice la inversión pública y privada, teniendo en cuenta que algunas entidades requieren actualizar o sustituir en el menor tiempo posible las edificaciones que se encuentran en condiciones de vulnerabilidad. El instrumento de planeación y gestión deberá generar una norma flexible en cuanto a usos del suelo y edificabilidad.

¹¹ Algunos estudios requeridos son: i) estudio de mercado, ii) estudios de áreas requeridas por cada una de las entidades propietarias y posibles a ubicar, iii) capacidad del predio y modelación urbanística, iv) modelación financiera, v) prefactibilidad de la primera etapa del Proyecto, vi) presentación arquitectónica, vii) estudios de títulos y evaluación jurídica, viii) modelo de negocio, ix) estudio de movilidad, x) estructuración para la administración del Proyecto, xi) análisis costo beneficio, xii) valor por dinero, xiii) preparación de documentos contractuales y proceso licitatorio.

Aprovechamiento urbanístico actual y potencial del CAN

Ítem	Actual (A)	Potencial (B)	Diferencia (B) – (A)	Aprovechamiento actual
Área construida en primer piso	127.832 m ²	169,497 m ² *	41.665 m ²	75%
Área construida total	394,086 m ²	1,715,792 m ² **	1.321.706 m ²	22%
Altura	3 pisos	10 pisos	7 pisos	30%
Estacionamientos	4,324 cupos	11,826 cupos (Requeridos por el POT)	7.502 cupos	36%

* Con índice de ocupación de 0,4

** Con índice de construcción de 3,7

Fuente: Resolución 3ª de 1989 y POT de Bogotá

El instrumento, también deberá generar la posibilidad de articular acciones y actuaciones públicas y privadas bajo parámetros que garanticen la unidad e integralidad del CAN. Para ello, el MAVDT deberá definir el mecanismo de planeación idóneo que permita articular los edificios existentes y futuros del CAN, y que promueva la participación del sector privado en su desarrollo. (Esta actividad deberá estar culminada a junio 30 de 2011).

3.2. Definición de instrumentos de captura de valor en la estructuración financiera del CAN

El Gobierno Nacional coordinará acciones para aplicar instrumentos de captura de valor del suelo sobre la base del recaudo del impuesto predial unificado, con el fin de cofinanciar las obras públicas que demande la ejecución del proyecto de renovación urbana. (Esta actividad deberá estar culminada a diciembre 31 de 2012)

3.3. Definición de la Entidad Administradora

La cual deberá tener capacidad para la preparación, evaluación, financiación, estructuración, promoción y ejecución de proyectos de inversión. El objetivo de esta Entidad Administradora será la contratación del sector privado para la construcción, operación y mantenimiento bajo el esquema definido de APP. Los requisitos para escoger dicha Entidad y la fuente de recursos para su financiación serán definidos por el Comité Directivo durante el proceso de estructuración técnica, legal y financiera del Proyecto (Esta actividad deberá estar culminada a marzo 31 de 2012).

3.4. Definición de mecanismos de gestión del suelo y financiación a implementar mediante esquemas de Asociación Público-Privada

En el proceso de la estructuración del proyecto y del modelo de negocios, se identificará la forma de participación del sector privado para el desarrollo del mismo, y a su vez, el mecanismo de gestión del suelo más apropiado para financiar parte de la infraestructura requerida para el proyecto de modernización del CAN.

Se buscará promover el desarrollo del Proyecto CAN como un Proyecto Piloto, a través de un esquema de APP que permita modernizar la infraestructura y los equipamientos públicos, mediante la transferencia del sector público al sector privado de las responsabilidades de construcción, financiación, mantenimiento y operación de los mismos, buscando la movilización de inversión y la introducción de una mayor capacidad de innovación y gestión por parte del sector privado, que se traduzca en mejores servicios a los usuarios del CAN.

La gestión del suelo será clave para impulsar el desarrollo de negocios complementarios que permitan al inversionista privado recuperar parte de las inversiones ejecutadas en espacio público y en la modernización de las distintas entidades a través de la explotación de los mismos, de manera que se reduzcan las necesidades de aportes públicos para llevar a cabo el Proyecto. (Esta actividad deberá estar culminada a junio 31 de 2013)

3.5. Gestión de acciones de coordinación entre el Gobierno Nacional y el Distrito para mejorar la infraestructura y la prestación adecuada de servicios institucionales y complementarios a funcionarios y visitantes

Es de suma importancia la articulación e integración del CAN con los sistemas de infraestructura de servicios públicos, espacio público y movilidad. Para ello, se requiere gestionar con la Alcaldía Mayor de Bogotá a través de la Secretaría Distrital de Planeación, priorizar las obras de mejoramiento de la infraestructura, el espacio público y el sistema de movilidad del sector en armonía con lo planteado en el Proyecto. El MAVDT coordinará con la entidades competentes del Distrito Capital, los trámites requeridos para el desarrollo del Proyecto (Esta actividad deberá estar culminada a junio 31 de 2013).

Segunda Etapa: Participación del sector privado en la financiación, operación y mantenimiento del CAN.

En esta etapa, la Entidad Administradora, deberá realizar la gestión de contratación con los privados para la construcción, operación y mantenimiento mediante el esquema de AAP definido para el Proyecto. La Entidad Administradora deberá desarrollar sus acciones, teniendo en cuenta los lineamientos de política establecidos en este documento y los productos resultantes de la estructuración técnica, legal y financiera del Proyecto.

VIII. FINANCIACIÓN

El MAVDT y el Ministerio de Defensa Nacional gestionarán los recursos necesarios ante la Banca Multilateral o agencias internacionales para financiar la fase inicial del Proyecto, que consta de la elaboración del modelo de negocios y de su estructuración técnica, legal y financiera.

La Entidad Administradora que se defina en el marco del Comité Directivo, revisará y validará la estrategia de financiación de acuerdo con el modelo de negocios y la estructuración financiera del CAN, y la presentará al Ministro de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, al Ministro de Hacienda y Crédito Público y al Director del DNP para su respectiva aprobación.

En la estructuración financiera del Proyecto de Renovación Urbana del CAN, se considerarán los siguientes aspectos: i) los instrumentos de gestión del suelo y financieros que establece la Ley 388 de 1997 y los nuevos instrumentos planteados en las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, Prosperidad para Todos; ii) la estructuración técnica, legal y financiera del Proyecto que definirá el modelo de negocios y permitirá optimizar la participación del sector privado mediante mecanismos de APP y iii) los estudios determinarán la posibilidad de implementar mecanismos de gestión de activos públicos (ejemplo: leasing o arrendamientos de largo plazo, entre otros) de los bienes inmuebles del CAN como garantía para la intervención de los privados en el sector del CAN.

IX. RECOMENDACIONES

Conforme a los lineamientos y el Plan de Acción planteados en este documento, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT) y el Departamento Nacional de Planeación (DNP) recomiendan al CONPES:

- a) Aprobar los lineamientos del presente documento para la formulación, gestión y ejecución del Proyecto de Renovación Urbana del Centro Administrativo Nacional - CAN.
- b) Solicitar al MAVDT y al Ministerio de Defensa Nacional, en un plazo no mayor a un mes contado a partir de la aprobación del presente Documento CONPES, proyectar el borrador de un contrato o convenio interadministrativo para la conformación del Comité Directivo del Proyecto establecido en el Plan de Acción, el cual se concertará con las demás entidades integrantes en la primera sesión, la cual será convocada por el MAVDT con el fin de dar inicio a sus actividades.
- c) Solicitar al MAVDT y al Ministerio de Defensa Nacional, conformar una mesa de trabajo con las instituciones involucradas y la participación de entidades de control, entre otras, para socializar la implementación del Proyecto de Renovación Urbana del CAN.
- d) Solicitar a las entidades nacionales localizadas en el CAN brindar apoyo e información al MAVDT como coordinador y gestor del Proyecto.
- e) Solicitar al MAVDT y al Ministerio de Defensa Nacional, con el apoyo de la cooperación técnica internacional, contratar los estudios de estructuración técnica, legal y financiera.
- f) Solicitar al MAVDT definir el instrumento de planeación y gestión idóneo para darle viabilidad al Proyecto de Renovación Urbana del CAN, y adelantar los trámites correspondientes ante las entidades pertinentes de Bogotá D.C.
- g) Solicitar al MAVDT y al DNP: asesorar a la Entidad Administradora en la implementación del Proyecto de Renovación Urbana del CAN, principalmente en la articulación de este sector con la estrategia de ordenamiento territorial y la utilización efectiva de los instrumentos de gestión del suelo y financiación establecidos en la Ley 388 de 1997 y el PND 2010-2014.
- h) Solicitar al Departamento Nacional de Planeación, elaborar con base en la información consignada en el Sistema de Seguimiento a Documentos Conpes (SISCONPES) un reporte de seguimiento del documento con los siguientes cortes:
 - a. Primer corte : 30/12/2011
 - b. Segundo corte: 29/06/2012
 - c. Tercer corte: 30/12/2012

X. BIBLIOGRAFIA

Banco Central Hipotecario. Renovación Urbana: acciones realizaciones e intenciones. Noviembre de 1986.

Departamento Nacional de Planeación – DNP. CONPES 3583 de 2009 “Lineamientos de Política y Consolidación de los Instrumentos para la Habilitación de Suelo y Generación de Oferta de Vivienda”

Departamento Nacional de Planeación – DNP. Documento CONPES 3615 de 1999. “Iniciativa para la Modernización y Gestión de Activos Fijos Públicos”

Departamento Nacional de Planeación – DNP. Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014.

Departamento Nacional de Planeación – DNP. “Construir Ciudades Amables” de la Visión Colombia 2019 II Centenario.

Ley 388 de 1997. Ley de Desarrollo Territorial.

Ley 9 de 1989. Ley de Reforma Urbana.

Plan de Regularización y Manejo Centro Administrativo Nacional, Planteamiento General Preliminar, Septiembre de 2007.

Rojas Eduardo (2004), Volver al Centro. Recuperación de áreas urbanas centrales. Banco Interamericano de Desarrollo.

Secretaría Distrital de Planeación – SDP. Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá – POT (Decreto 190 de 2004).

Secretaría Distrital de Planeación – SDP. Plan Maestro de Espacio Público – PMEP (Decreto 215 de 2005).

Secretaría Distrital de Planeación –SDP. Unidad de Planeamiento Zonal – UPZ 104 Parque Simón Bolívar CAN (Decreto 254 de 2004).

Secretaría Distrital de Planeación –SDP. Resolución 3ª de 1989.

XI. ANEXOS

Anexo 1. Contexto Normativo

Con la expedición de la Resolución 3ª de 1989, el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (Actualmente Secretaría Distrital de Planeación - SDP) reconoce el “*uso institucional*” del CAN, define su estructura urbana y precisa normas generales de ocupación y construcción. A su vez, establece servicios complementarios que respaldan la actividad institucional.

Posteriormente, el Plan de Ordenamiento Territorial –POT del Distrito (Decreto 190 de 2004), -define este sector como de “*servicios urbanos básicos*” debido a la naturaleza de las entidades allí ubicadas, las cuales prestan servicios de la administración pública en las escalas metropolitana y nacional. En el marco del POT, el CAN hace parte de la Unidad de Planeamiento Zonal – UPZ 104 Parque Simón Bolívar CAN (Decreto 254 de 2004). El CAN se reglamenta como un área de actividad dotacional, de servicios urbanos básicos y con tratamiento de Consolidación de Sectores Urbanos Especiales¹².

No obstante, el Decreto 254 alude la necesidad de elaborar un Plan de Regularización y Manejo –PRM con el objeto de actualizar las necesidades urbanas del CAN y así cumplir con la normativa distrital vigente. Por su parte, en la Política de Calidad (Art. 53- Programa de Consolidación de los Conjuntos Monumentales de Espacio Público) del Plan Maestro de Espacio Público –PMEP (Decreto 215 de 2005), se considera el CAN como un *Conjunto Monumental de Espacio Público* por su importancia simbólica, emblemática, cívica y de encuentro ciudadano. El Programa busca recuperar y afirmar los significados sociales y cívicos de la ciudad vinculados con el espacio público.

¹² No obstante, la UPZ mantiene como norma específica la Resolución 3ª de 1989.

Anexo 2. Cronograma del Proyecto

Nº	Actividades	Fecha																				Responsable
		2011				2012				2013				2014				2015				
		Ene.- Mar.	Abr.- Jun.	Jul.- Sep.	Oct.- Dic.																	
Primera Etapa																						
1)	Estrategia Institucional																					
1.1.	Implementación del esquema institucional para el desarrollo del																					MAVDT
2)	Elaboración de estudios de estructuración técnica, legal y financiera para la renovación urbana del CAN																					
2.1.	Elaboración de estudios Fase 1.																					Cooperación Técnica
2.2.	Elaboración de estudios Fase 2.																					Cooperación Técnica
3)	Acciones institucionales para el desarrollo del CAN																					
3.1.	Definición del instrumento de planeación y gestión que permitirá darle viabilidad al proyecto																					MAVDT
3.2.	Definición de instrumentos de captura de valor en la estructuración financiera del CAN																					MAVDT
3.3.	Definición de la Entidad Administradora																					MAVDT - Comité Directivo
3.4.	Definición de mecanismos de gestión del suelo y financiación a implementar mediante esquemas de Asociación Público-Privada (APP)																					MAVDT
3.5.	Gestión de acciones de coordinación entre el Gobierno Nacional y el Distrito para mejorar la infraestructura y la prestación adecuada de servicios institucionales y complementarios a funcionarios y visitantes Nota: Incluye trámite de adopción de instrumento de planificación ante entidad competente																					MAVDT
Segunda Etapa																						
4)	Convenio o contrato de la Entidad Administradora																					Comité Directivo
5)	Jornada de validación de estudios y de promoción del proyecto (Entidad Administradora y el MAVDT) con las demás instituciones y con el Sector Privado																					Entidad Administradora
6)	Ajuste y entrega de los estudios a satisfacción del MAVDT y de la Entidad Administradora																					Entidad Administradora
7)	Proceso licitatorio y contratación del Primer Proyecto de Construcción entre la Entidad Administradora y el Sector Privado Nota: El Estructurador acompañará a la Entidad Administradora y al Gobierno Nacional hasta la adjudicación del primer contrato de APP																					Entidad Administradora
8)	Actividades del Privado para ejecución del (los) Primer (os) Proyecto (s) de Construcción (Según priorización de los estudios)																					Sector Privado
8.1.	Elaboración de Anteproyecto arquitectónico, Presupuesto de obra, Programación de obra y Estudio de suelos																					Privado
8.2.	Elaboración del (los) Proyecto (s) Arquitectónico (s) - Proyecto (s) Arquitectónico (s) (Diseño proyecto (s) Arquitectónico (s), Diseño Proyecto (s) Estructural (es) , Diseño Proyecto (s) Hidráulico (s), Diseño Proyecto (s) Eléctrico (s) e Instalaciones Especiales) -																					Privado
8.3.	Obtención licencia (s) de construcción																					Privado
8.4.	Gestión de Trámites ante empresas públicas para provisional de obra y aprobación del proyecto																					Privado
8.5.	Ejecución del (los) proyecto (s)																					Privado
8.6.	Entrega a satisfacción del (los) primer (os) edificio (s)																					Entidad Administradora

Nota: los tiempos establecidos en el cronograma se podrán ajustar por el Comité Directivo en la medida que se registren avances en las actividades propuestas y en los productos esperados, los cuáles fueron identificados tanto en el plan de acción como en las recomendaciones del presente documento CONPES.